

307.1
C17p
ej.1

07747



CCB 4668

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

LOS PARQUEADEROS Y LA REVITALIZACION
DEL CENTRO DE BOGOTA

Biblioteca -CIEB-
No. Inventario 7747
Fecha Ingreso 21 / 10 / 96
DIA MES AÑO
Precio \$ 2000 No. Ejemplares

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA
Centro de Información Económico - Social de Bogotá
CIEB
BIBLIOTECA

Documento DPD-038-85

Presentado a la Beneficencia
de Cundianamarca.

Octubre de 1985

LOS PARQUEADEROS Y LA REVITALIZACION DEL CENTRO DE BOGOTA

INTRODUCCION

CAPITULO I - ASPECTOS METODOLOGICOS.

1. Esquemas Técnicos.
2. Esquemas Financieros.
3. Esquemas Administrativos.

CAPITULO II ESQUEMA TECNICO.

1. Datos Técnicos.
2. Plantas Típicas.
3. Localización.
4. Mezcla de Usos.

CAPITULO III ESQUEMAS FINANCIEROS Y ADMINISTRATIVOS.

1. Aspectos Financieros.
2. Aspectos Administrativos.

CAPITULO IV ANALISIS DE LOTES DE LA BENEFICENCIA.

1. Lote Carrera 5a. N° 16-87
2. Lote Tres Esquinas : Avenida Caracas con calle 1a.
3. Lote La Quinta : Avenida Caracas a cra. 12, calle 4a. a 5a.
4. Lote Hotel Hilton : Calle 32 y 31A con cra. 6a.
5. Otros lotes propiedad de la Beneficencia.

CAPITULO V LOTE CALLE 32 : PROPUESTA PRELIMINAR.

1. Aspecto Técnico
2. Aspectos Económico-Financiero.
3. Aspecto Administrativo.

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA
Centro de Información Económico - Social de Bogotá
C I E B
BIBLIOTECA

PLANOS Y CUADROS ANEXOS :

- Planos 1, 2, 3, 4, y 5
Plantas Típicas y soluciones de rampas.
- Planos 6, 7, 8 y 9
Sistemas de circulación - vehicular, peatonal y de transporte.
- Planos 10, 11, 12 y 13 : Predios propiedad de la Beneficencia.
- Planos 14 y 15 : Propuesta preliminar lote Hilton : Esquemas de referencia.
- Cuadro N° 1.
Edificios de Estacionamientos : Proyectos en curso.
- Cuadro N° 2.
Edificios de Parquaderos : Costos de referencia.

LOS PARQUEADEROS Y LA REVITALIZACION DEL CENTRO DE BOGOTA.

La Cámara de Comercio de Bogotá ha venido adelantando un Programa General de Recuperación del Centro de la ciudad, que tiene como propósitos contribuir al mejoramiento de este sector, rescatando las áreas depri - midas e impulsando actividades que promuevan su reactivación económica, social, cívica y cultural. La provisión de estacionamientos ha sido i - dentificada por diversos estudios como una de las condiciones necesarias para la revitalización del Centro de Bogotá.

La reactivación de las actividades institucionales, comerciales, histó - ricas y culturales tradicionales del Centro, requiere de un número su - ficiente de cupos de estacionamiento que facilite el acceso de los u - suarios a las mismas. Igualmente, la actividad residencial, que ha ve - nido perdiendo importancia relativa frente a las anteriores y que debe ser consolidada en sectores específicos no podrá recuperarse sin una o - ferta adecuada de estacionamientos para residencias y visitantes, tal como se desprende de proyectos de vivienda en estudio o en curso. El plan del Banco Central para Santa Bárbara constituye un buen ejemplo de esto.

Los estudios realizados por la Cámara de Comercio de Bogotá ^{1/} demues - tran el déficit de parqueaderos en el Centro, a más de presentar un aná - lisis detallado a nivel de sectores previamente identificados. Cifras sobre los 238 estacionamientos existentes, sobre los requerimientos ac - tuales y la necesidad de construir 18.000 nuevas plazas hasta el año 2.000 y sobre costos y rentabilidad de la inversión, son bastante nume - rosas e indicativas de la situación vigente.

1/ " Planificación de Parqueaderos y Revitalización del Centro de la Ciudad" Alvaro Avila Bernal - Bogotá Abril de 1983.

" Recuperación del Centro de Bogotá. Faltan Parqueaderos ".
Alvaro Avila Bernal y Alonso Franco - Bogotá 1984.

Complementariamente, se ha avanzado en consideraciones sobre la estructura urbana del Centro de Bogotá y sobre los principios básicos de ordenamiento del plan vial vehicular y peatonal que permitan orientar la localización y características de los nuevos edificios de parqueaderos a construir ^{1/}. Este aspecto de estructura urbana se espera sea precisado y desarrollado en el transcurso del estudio del Centro, que se adelantará en los próximos 10 meses a través de Convenio de Administración de Recursos que suscribirán el Departamento Nacional de Planeación, FONADE, el Departamento de Planeación Distrital y la Cámara de Comercio de Bogotá.

Como resultado de todo ello y como parte del PROGRAMA DE RECUPERACION DEL CENTRO, la Cámara de Comercio ha querido promover la construcción de edificios de parqueaderos, integrando a inversionistas, a través de la identificación y diseño de esquemas técnicos, financieros y administrativos que hagan viables estos proyectos. En la actualidad existen elementos de juicio precisos y un buen número de lotes en el área central, propiedad de instituciones públicas y privadas y de particulares, que por sus características de localización y de dimensión presentan atractivos enormes para promover la construcción de edificios de parqueaderos que contribuyan a la solución del problema y, por ende, a la revitalización del Centro de la Ciudad.

Como una primera acción piloto, base para el diseño de esquemas en este campo, se acordó con la Beneficencia de Cundinamarca analizar algunos lotes de su propiedad. En una primera fase se identificaron los siguientes:

Lote N° 1 - Cra. 5a. con calle 16.

Lote N° 2 - Calle 31 con carrera 6a.

Lote N° 3 - Avenida Caracas con calles 4a. y 5a.

Lote N° 4 - Avenida Caracas con Avenida 1a.

1/ " Estudio Preliminar Urbanístico del Area Central de Bogotá " Banco Central Hipotecario - octubre de 1984.

" Informe sobre Recuperación de Andenes y otros espacios públicos del Centro de Bogotá ". Depto. Administrativo de Planeación Distrital - agosto de 1985.

CAPITULO I

ASPECTOS METODOLOGICOS

ASPECTOS METODOLOGICOS

1. Esquemas Técnicos.

A este nivel se pretende suministrar una serie de datos básicos de diseño para edificaciones de parqueaderos, relacionadas con áreas y dimensiones óptimas, rampas de acceso y salida, número de cupos de estacionamiento y dimensiones y anchos de vías de circulación, entre otros aspectos. Esto estará complementado con plantas típicas de proyectos realizados o en estudio, extraídos de libros especializados orientados a la construcción de edificios de parqueo en espacio privado y de soluciones de parqueo debajo de espacios públicos ^{1/}.

Con base en los parámetros descritos se analizará la viabilidad de los lotes de la Beneficencia, análisis que se complementa con consideraciones de orden arquitectónico y urbanístico de acuerdo con las características de los lotes y con la dinámica de los sectores en los cuales se hallan localizados. Las conclusiones que resulten del análisis a este nivel estarían disponibles para todo tipo de proyecto similar.

2. Esquemas Financieros.

Sobre la base de los esquemas técnicos seleccionados se podrán hacer análisis de sensibilidad financiera, que permitan precisar la rentabilidad de cada proyecto. El diseño de este esquema incluirá un inventario de las características de los diversos recursos de crédito para este tipo de proyectos. Igualmente contendrá estudios tarifarios y de rentabilidad en el caso de edificios de parqueaderos públicos.

1/ "Aparcamientos y Garajes " - Dietrich Klose. Editorial Gustavo Gili.
" Estacionamientos " - Viales y Estacionamientos S.A. 1983.

3. Esquemas Administrativos.

Este esquema presentará formas alternativas de administración tanto para el desarrollo de los proyectos como para el usufructo de los mismos. Se plantearán consideraciones sobre las formas institucionales públicas, Fondo de Estacionamientos del IDU, y se pondrán esquemas que permitan la real implementación de los objetivos de este Fondo.

C A P I T U L O I I

ESQUEMA TECNICO

ESQUEMA TECNICO

1. Datos Técnicos.

a. Tamaño, forma y capacidad.

La construcción de edificios de estacionamientos o la utilización de espacios públicos para este fin, deberá tener en consideración dimensiones que permitan el desarrollo orgánico de los estacionamientos y por ende la rentabilidad de la inversión. Estas son :

- Forma ideal : rectangular.
- Dimensión de costado básico : 16, 32 y 64 mts.
- Mt2 por cupo de estacionamiento : 25-30 mt2.
- Capacidad ideal : 640 vehículos (4 niveles y sótano).
- Superficie ideal : 3.840 mt2 (60 X 64).

b. Otras características de diseño.

Dimensión del estacionamiento : 5 X 2.40 mts.

Ancho de la circulación : 5.5 - 6 mts.

Inclinación de la rampa : 10% a 13% (acceso, salida, interior)

Radio helicoidal : Interior 4.75 mts. Exterior : 10.75 mts.

Galibo entre placas : 2.20 mts.

2. Plantas Típicas.

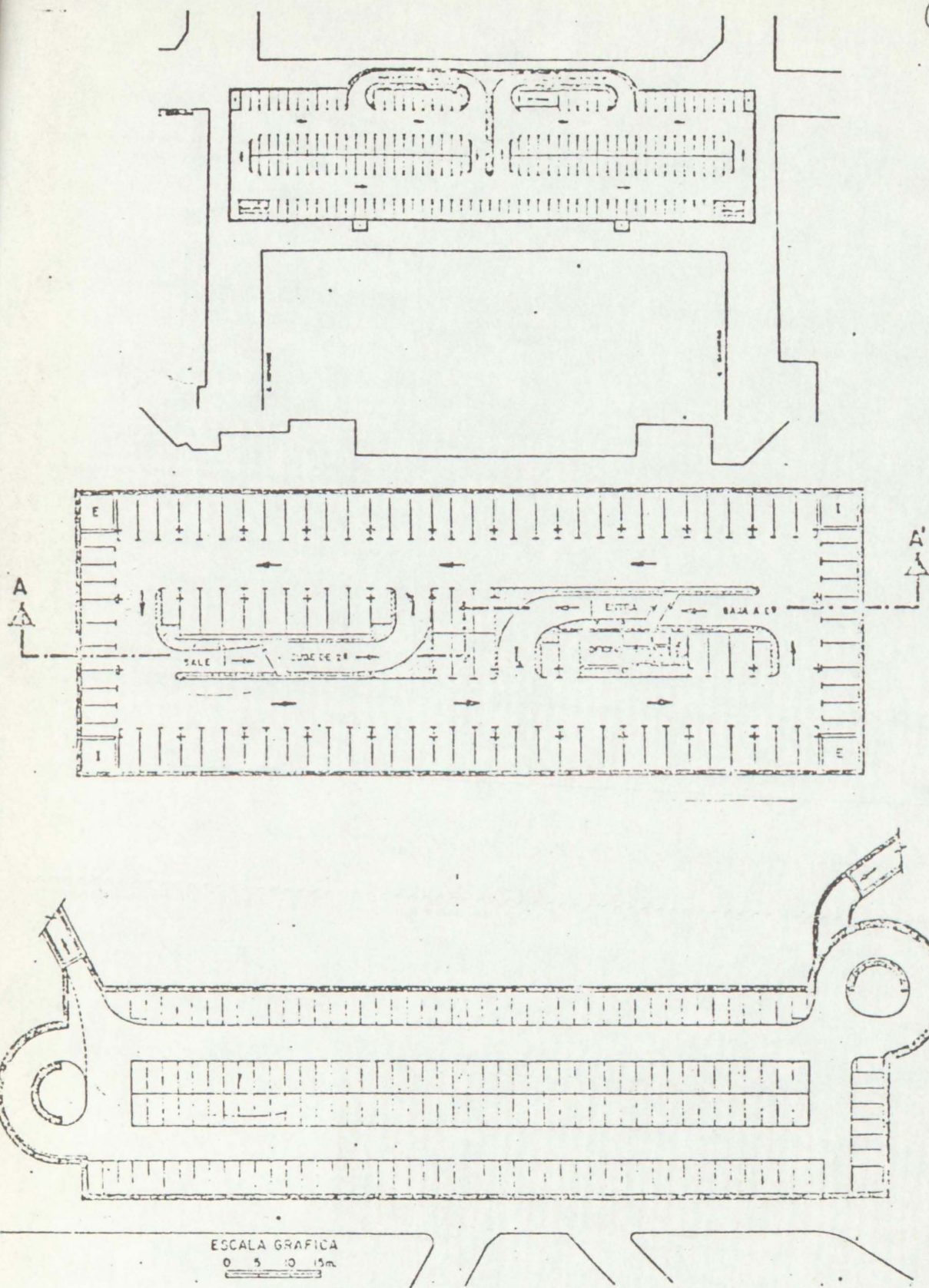
En los planos 1, 2, 3, 4 y 5 se presentan algunas plantas típicas de organización de estacionamientos, correspondientes a soluciones bajo espacios públicos y a soluciones de edificios de parqueaderos en lotes privados, tomados de los libros técnicos ya citados.

3. Localización.

La localización ideal de soluciones de estacionamientos deberá definirse en función, por una parte, de la malla vial vehicular del sistema de transporte público y privado y de la malla de vías y recorridos peatonales, y por otra, de la ubicación de las actividades a servir. Los planos 6, 7, 8 y 9 hacen relación a estos sistemas los cuales fueron tomados de un estudio que para el efecto adelantó Planeación Distrital. Complementariamente a éstos, se podrán suministrar planos que presentan un inventario de lotes privados disponibles y de espacios públicos que se enmarquen dentro de los objetivos y parámetros definidos.

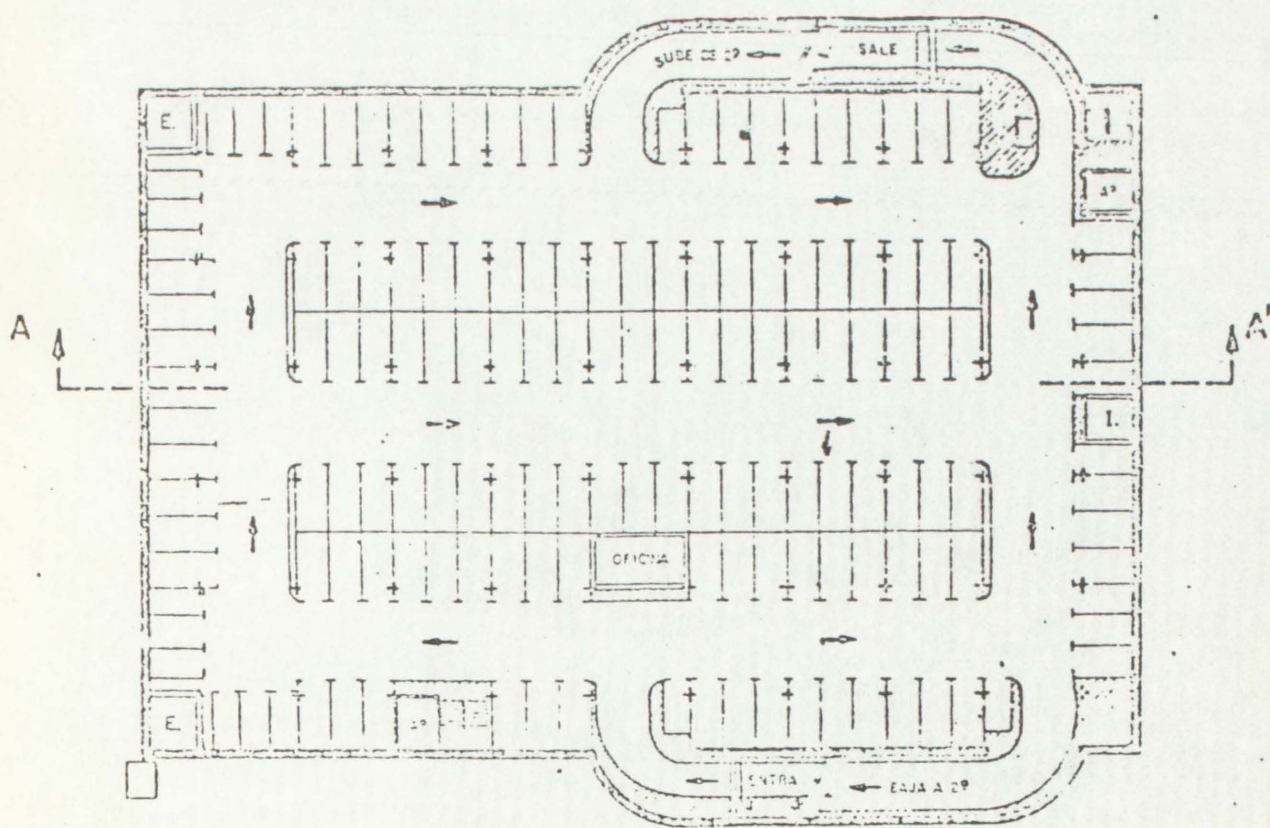
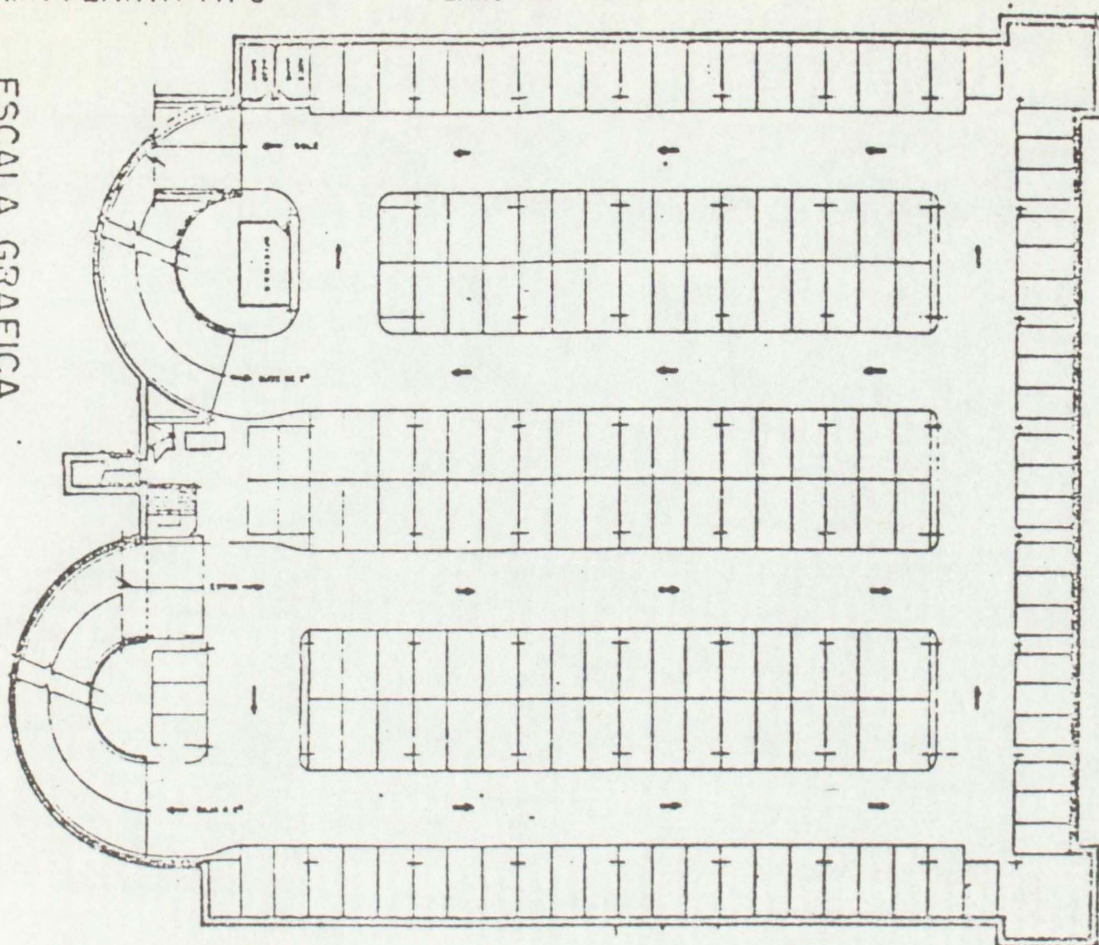
4. Mezcla de Usos.

Una especial atención debe darse al planteamiento de locales comerciales y equipamientos públicos que complementen el servicio prestado, generen impactos urbanísticos favorables y maximicen la rentabilidad de la inversión. Edificios existentes y en curso, de interés urbanístico y económico, plantean soluciones comerciales a nivel del sótano, del primer piso y del mezanine o segundo piso. Igualmente, existen ejemplos importantes de edificios de parqueaderos integrados a desarrollos hoteleros, comerciales y de servicios.



ESCALA GRAFICA

0 5 10 15m.



ESCALA GRAFICA

0 5 10 15m.

ESTACIONAMIENTO : PLAZA DEL CONDE DE ARRESTI

BILBAO

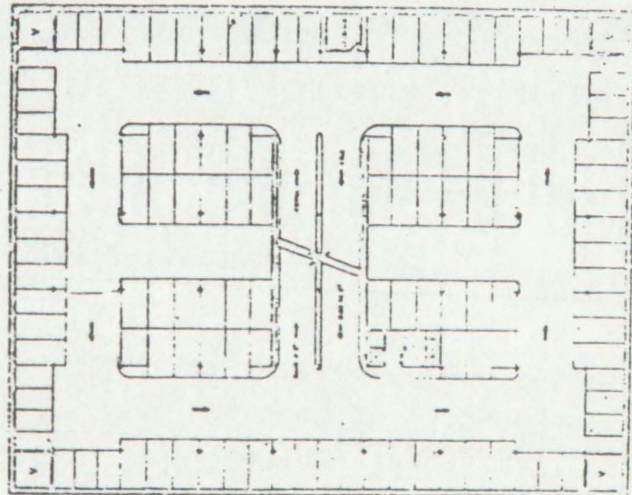
N° 12

NUMERO DE PLAZAS	351
NUMERO DE PLANTAS	3
CONCESIONARIA	ESTACIONAMIENTOS BILBAINOS, S.A. (EBISA)
CONSTRUCTOR	HUARTE Y CIA., S.A.
PUESTA EN SERVICIO	Abril 1.970
PLAZO DE OBRA	13 meses.

TRABAJOS REALIZADOS POR VYESA

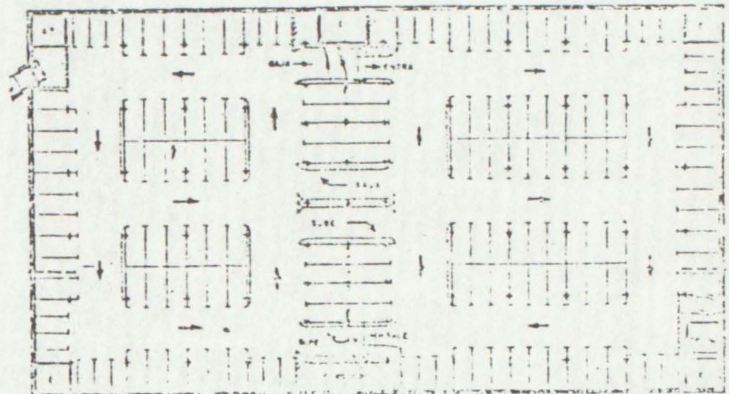
- Estudio previo de viabilidad.
- Anteproyecto por encargo de EBISA, para presentar a concurso convocado por el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao.
- Proyecto de construcción para EBISA, (Julio 1.969)
- Dirección obra.
- Organización de la explotación y mantenimiento del estacionamiento.

ESQUEMA PLANTA TIPO



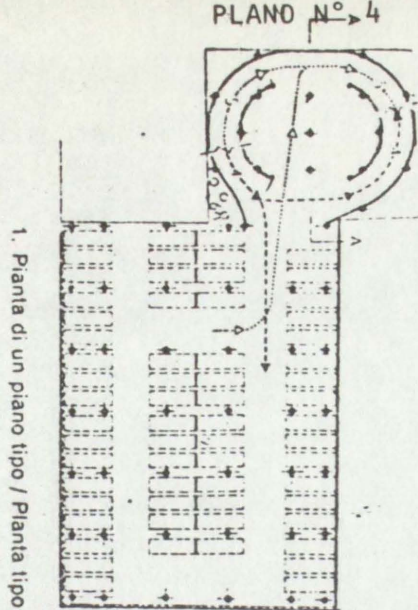
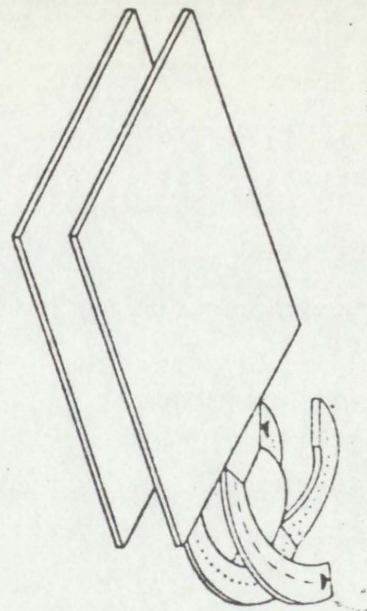
ESCALA GRAFICA

0 5 10m.

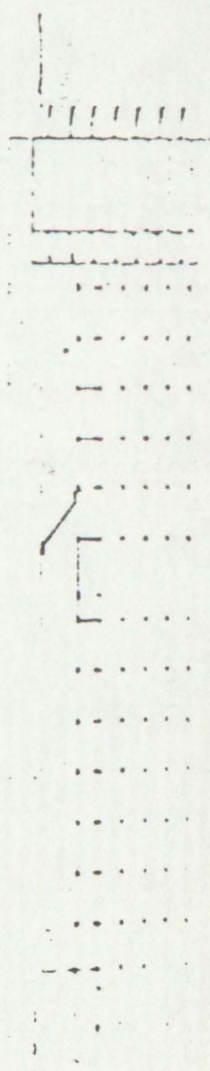
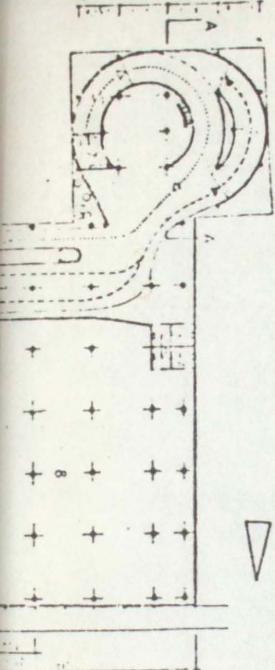


ESCALA GRAFICA

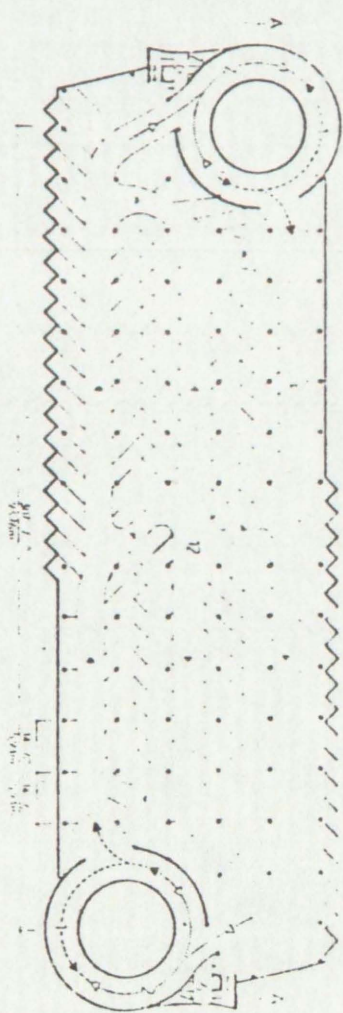
0 5 10m.



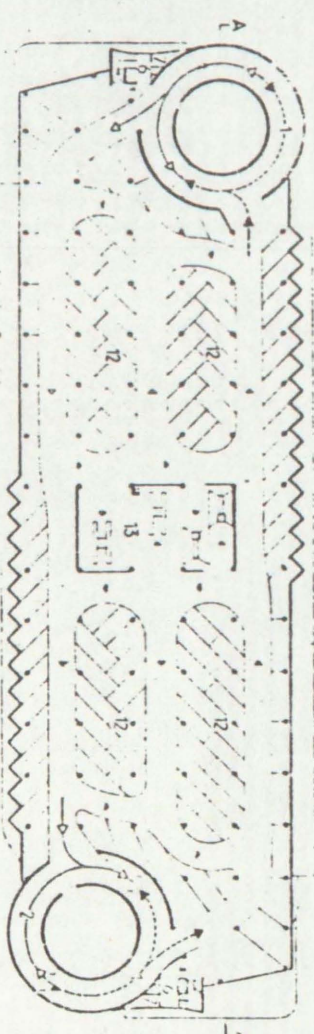
1. Planta di un piano tipo / Planta tipo



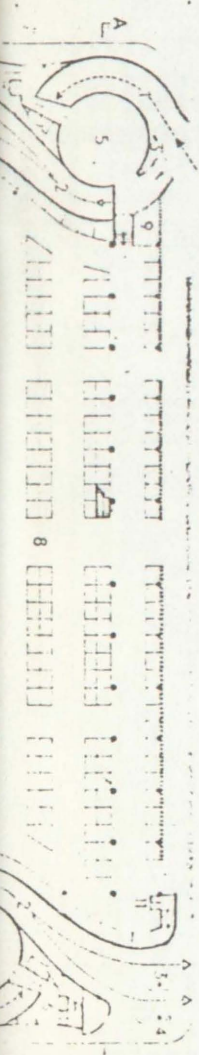
4. Planta del primer piso / Planta del primer piso



5. Planta del segundo piso / Planta del segundo piso



6. Planta del primer piso / Planta del primer piso

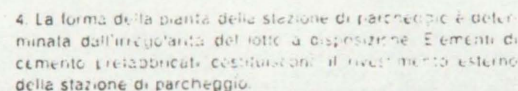




El fondo de la vivienda en los apartamentos de superficie plana a una inclinación en cuanto a la altura de los techos, con rampa. Para tener un número suficiente de espacios de estacionamiento, se permite generalmente el uso de planicie en la Azca, sin embargo, se ha rodado y reemplazado los techos y plantas subterráneas y disponer todas las infraestructuras en una construcción en altura, dado que los techos son apropiados por empleados destinados a la obra. El edificio se divide longitudinalmente en dos partes. Las plantas de ambos cuerpos tienen inclinación simétrica en cuanto. En los extremos y en el centro se tienen estacionamientos de uno de los cuerpos de obra. El movimiento de los vehículos se realiza según dos ejes principales: una en la cara, una para la subida otra para la bajada. El paso de una espiral a otra tiene lugar por el centro de la planta.

En la explotación y el control se ha dividido la mina en 4 zonas reconocibles por su diferente color. Dentro de cada zona se han numerado las plantas y los puentes de mando. Un puente puede venir señalado, por ejemplo, 2101-412.

162



Leggenda per le piante:

1. Entrata. 2. Uscita. 3. Blocco servizi con ascensori e scala.

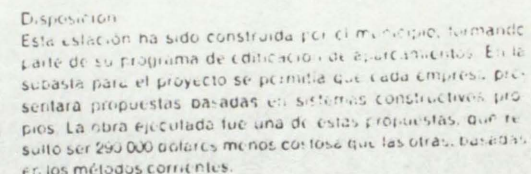
4 Locali per il personale e per i clienti e toilette

4. La planta de la estación de aparcamiento viene determinada por la irregularidad del solar. El revestimiento exterior está formado por elementos prefabricados de hormigón armado.

5. Vista de una planta de arcamiento. Una ramba transversal corta conduce a la planta siguiente. Las vigas en T prefabricadas y pretensadas cubren la luz entre pilares exteriores y centrales.

Explicación de los dibujos:

1 Entrada, 2 Salida, 3 Bloque de servicios con ascensores y escalera, 4 Locales para el personal y los clientes, 7 Aseos.



Disposition

Esta estación ha sido construida por el municipio, tomando parte de su programa de edificación de aparcamientos. En la subasta para el proyecto se permitía que cada empresa presentara propuestas basadas en sistemas constructivos propios. La obra ejecutada fue una de estas propuestas, que resultó ser 250 000 dólares menos costosa que las otras, basadas en los métodos corrientes.

En la planta baja, que tiene forma de cuadrado de 45 m. x 45 m., se han agrupado escaleras, ascensor hidráulico y ascensores para formar un núcleo de rigidez. Una segunda escalera se encuentra en el más próximo a este núcleo de los demás ángulos. Las plantas suben en espiral. Los puestos de aparcamiento están colocados en una fila a cada uno de los lados de la pista de tránsito. Subida y descenso no están separados.

Construcción

El sistema constructivo está constituido por ocho pórticos de hormigón armado. Todos los elementos verticales y horizontales de los pórticos son prefabricados. Las vigas en forma de T tienen una luz de 22,85 m y son pretensadas. La cabeza superior tiene 1,85 m de anchura y la altura del alma es de 0,91 m. Los pilares, prefabricados pero no pretensados, tienen una altura de 18,30 m y tienen unos acariñamientos para recoger las vigas en T. Los pilares más gruesos pesan 25 t. Los pilares están separados entre sí 6 m y forman tres filas de a ocho cada una, dos en los extremos y una central. La fila central queda arriostrada por los tirantes del muro divisorio hermigonado en situ.

Las losas del torjado, de 12,7 cm de espesor, están pretensadas en dos direcciones para evitar las fisuraciones. Fueron empujadas en obra, entre las vigas. Tres o cuatro losas contiguas están unidas mediante cables tensores y sus secciones de contacto acopladas. Después de desencofrar las losas y rellenar las juntas entre pilares y vigas, los cables fueron tensados de nuevo, a fin de que pilares y vigas se integran en una estructura porticada rígida.

PLANO N° 5

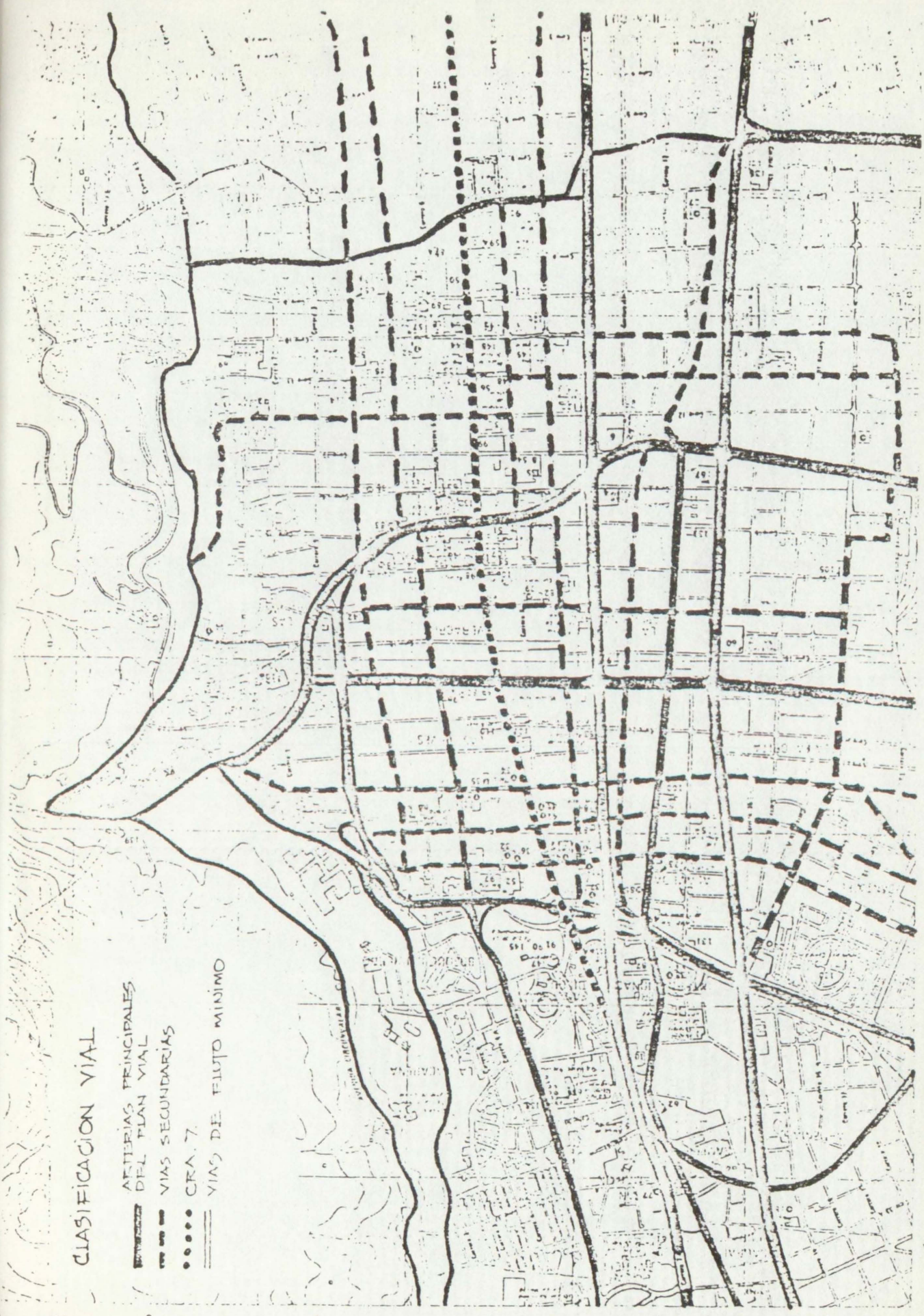
CLASIFICACION VIAL

ARTERIAS PRINCIPALES
DEL PLAN VIAL

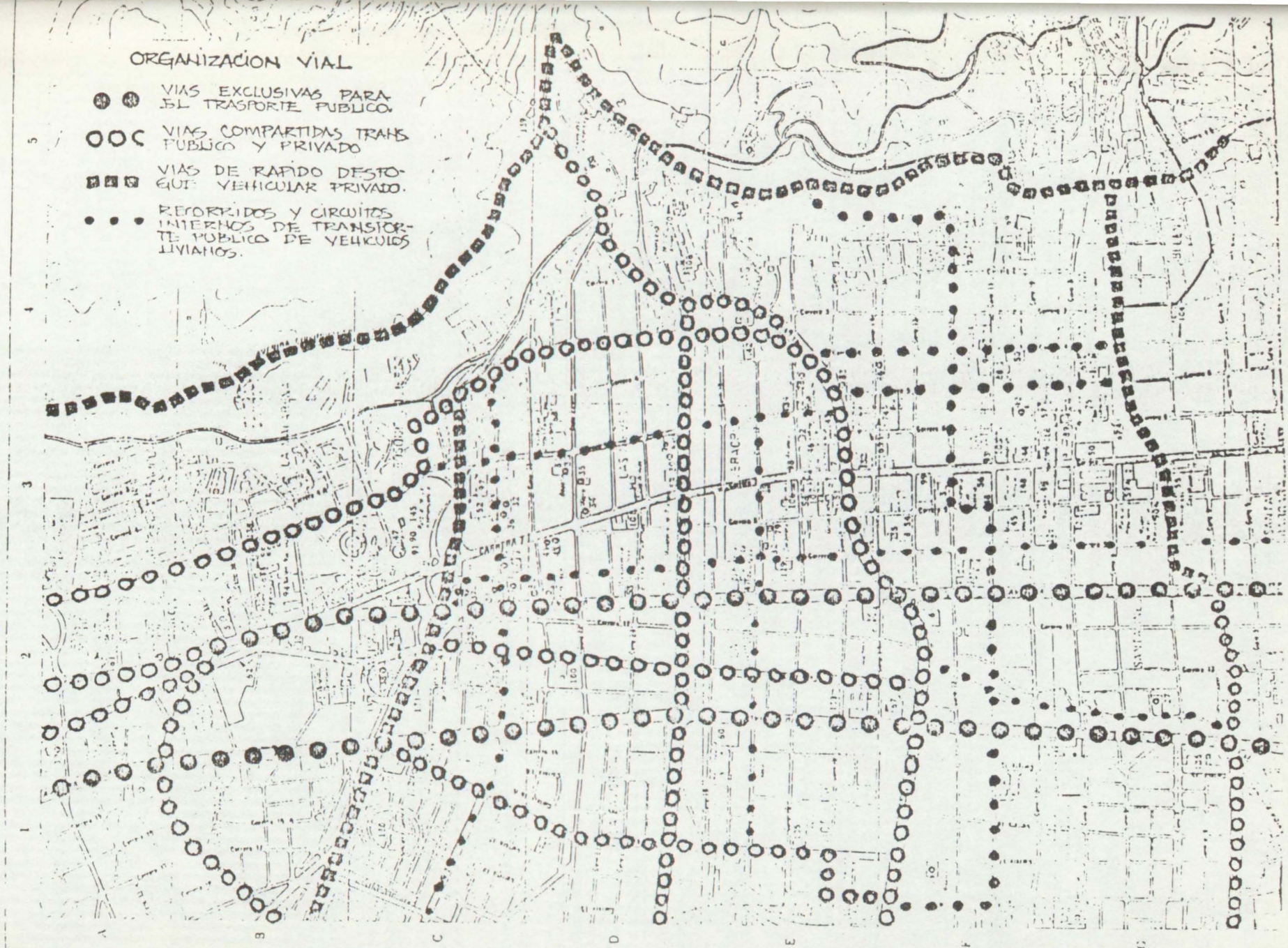
VIAS SECUNDARIAS

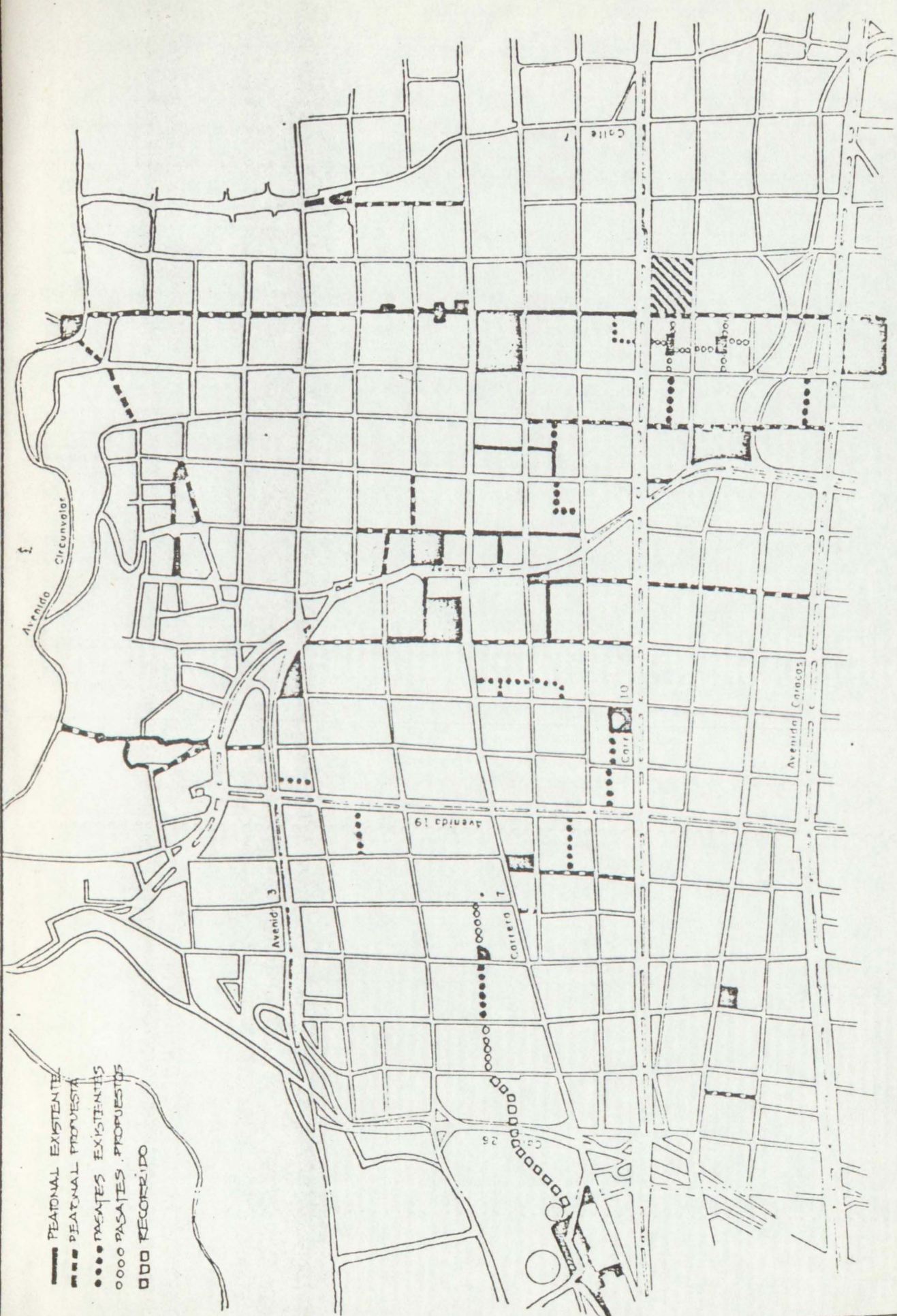
CRA 7

VIA DE FLUJO MINIMO

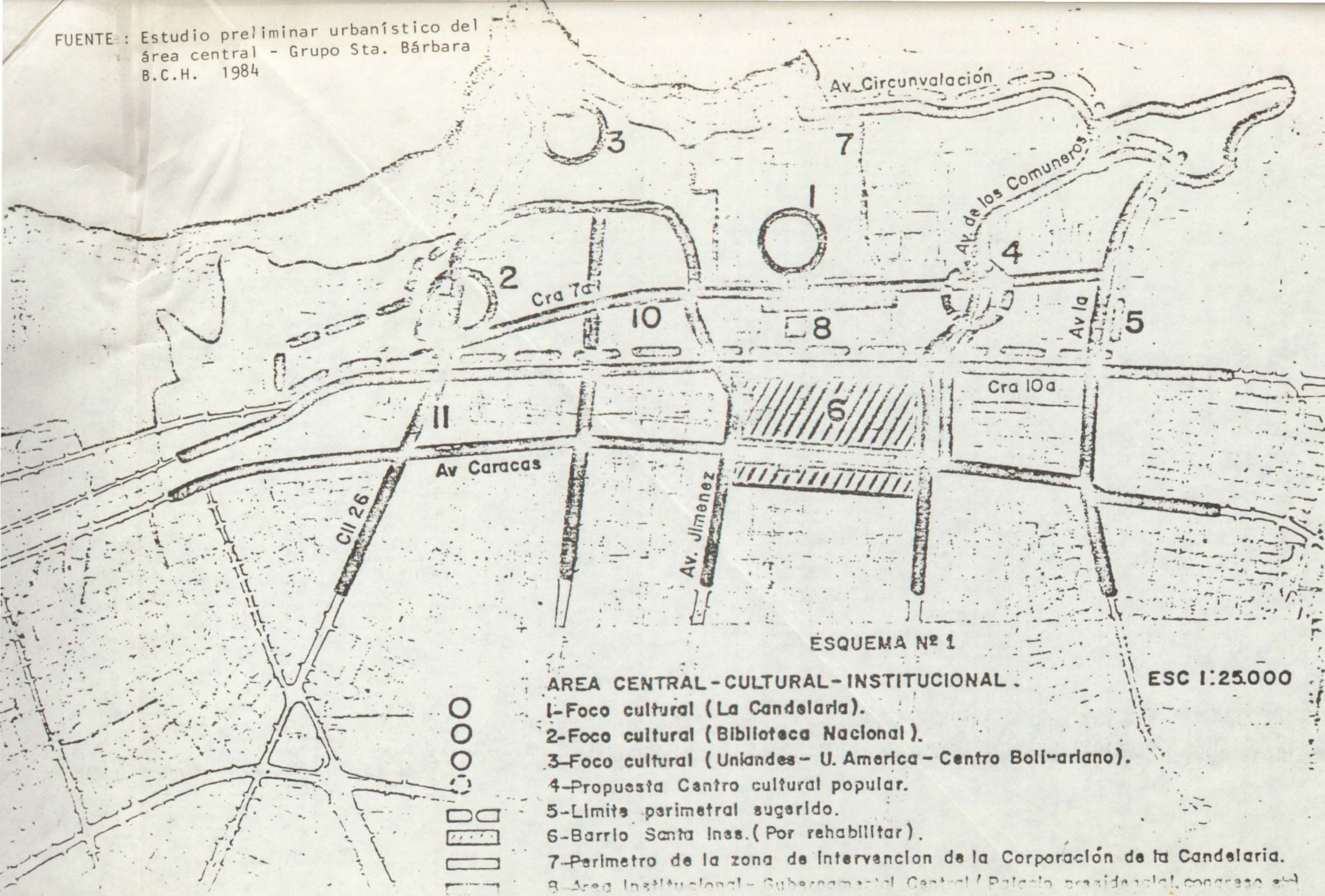


- • VÍAS EXCLUSIVAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO
- • • VÍAS COMPARTIDAS TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO
- • • VÍAS DE RÁPIDO DESTOQUE VEHICULAR PRIVADO.
- • • RECORRIDOS Y CIRCUITOS INTERNOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VEHÍCULOS LIVIANOS.





FUENTE: Estudio preliminar urbanístico del
 área central - Grupo Sta. Bárbara
 B.C.H. 1984



CAPITULO III

ESQUEMAS FINANCIERO Y ADMINISTRATIVO

ESQUEMAS FINANCIERO Y ADMINISTRATIVO

La adopción de los esquemas financiero y administrativo dependen como es obvio, del esquema técnico que se seleccione, conforme se expresa en el capítulo anterior. No obstante, a continuación se avanza en algunas consideraciones al respecto.

1. Aspectos Financieros.

Actualmente en el Centro se encuentran en venta edificios de parqueaderos en los cuales se está ofreciendo financiación que va de 3 a 96 meses, por parte del mismo constructor o de instituciones financieras tales como el Banco de los Trabajadores, Ahorramas y el Banco Central Hipotecario. En el cuadro N° 1 se presentan estos proyectos en curso tomados de un inventario que realizó la Cámara de Comercio de Bogotá, en el cual se detectaron 6 edificios de parqueaderos, con una capacidad superior a 900 cupos.

Una forma de financiación que no recurra a instituciones financieras sino que permita asociar recursos de los compradores desde el inicio del proyecto debe ser explorada y puesta en evidencia. Compradores o asociados de excepción serían aquellos constructores que no puedan cumplir en su propio proyecto los cupos exigidos por norma y que deban pagar su equivalente al Fondo de Estacionamientos del IDU. En la medida en que las normas vigentes lo contemplan, esta modalidad deberá ser objeto de reglamentación e implementación ^{1/}.

1/ Acuerdo 45/69 Art. 4°. : " Con un plazo máximo de 3 años los particulares a quienes corresponda la construcción de parqueaderos en la ciudad, de conformidad con lo propuesto en el Acuerdo 46 de 1968, podrán acometer directamente la obra o asociarse con otros, garantizando su ejecución mediante fianza o garantía que para tal efecto determine la Junta de Planeación ".

2. Aspectos Administrativos.

Dentro de la opción de utilizar los recursos provenientes de constructores que no pueden cumplir con su cupo de estacionamientos, estos recursos podrán ser canalizados y administrados de maneras diversas : Corporaciones o Empresas de Desarrollo Urbano, entidades sin ánimo de lucro, e instituciones financieras constituirían algunas de las modalidades administrativas a utilizar.

FINANCIACION

Parqueadero	Altura	Capacid.	Precio Venta	C. Inicial	C. Mensuales	Financiación
K 8 x Cl. 13 y 14	10 p (13 N)	260	1° N: 1.207.000	Alternativa 1	Alternativa 1	Alternativa 1
			4° N: 1.102.000	40%	96 meses	Ahorramas
			8° N: 950.000	Alternativa 2	Alternativa 2	Alternativa 2
				50.000 + 123.000 + 115.000	12 x 73.000	Constructor
K 9 Cl. 19 y 20	5 p		3° N: 600.000	150.000	6 x 60.000	Constructor
			4° N: 550.000	140.000	6 x 54.000	
			5° N: 500.000	130.000 +	6 x 50.000	
				90.000 Escrit.		
Cl. 21 K. 8 y 9	5 p	130	500.000	50%	3 meses	Constructor
			600.000 Terraza 300.000			
Av. Jimén K 13 y 14	6 p. (2 sótanos)	356	715.000	30%	36 meses (cuotas trimestr.) 45.000	Bco. de los Trabajadores
			725.000			
K 9a. Cl. 16-17	6 p	86	700.000	30%	36 meses	B.C.H.
K.11 Cl. 11 y 12	5 p	-	1° N: 650.000	195.000	12 x 21667	Constructor
			9° N: 570.000	171.000	195.000 (escr.) 12 x 19.000 171.000 Escrit.	

ELABORO: JAIME RODRIGUEZ AZUERO

CAPITULO IV

ANALISIS DE LOTES DE LA BENEFICENCIA

ANALISIS DE LOS LOTES DE LA BENEFICENCIA1. Lote Carrera 5a. N° 16-87.Características Físicas. (Plano N° 10).

Area : 611.05 mt2.
Frente : 13.95 (13.50)
Fondo : 13.00 (12.70)
Costados : 47.20 y 45.30
Estado : Sin construcción - Estacionamientos Gobernación.

Características Normativas.

Zonificación : Area de actividad múltiple (AM.R1a)
Altura permitida : 5 - 6 pisos sobre el frente.
8 - 10 pisos sobre el fondo.
Aislamientos : No se exigen.

Observaciones.

- Se encuentra en sector de alta demanda.
- La accesibilidad al lote es relativamente fácil. El acceso de éste a la vía rápida es óptima.
- El ancho del lote hace imposible lograr una solución técnica adecuada para parqueadero público y compromete totalmente la rentabilidad de la inversión.

Recomendación.

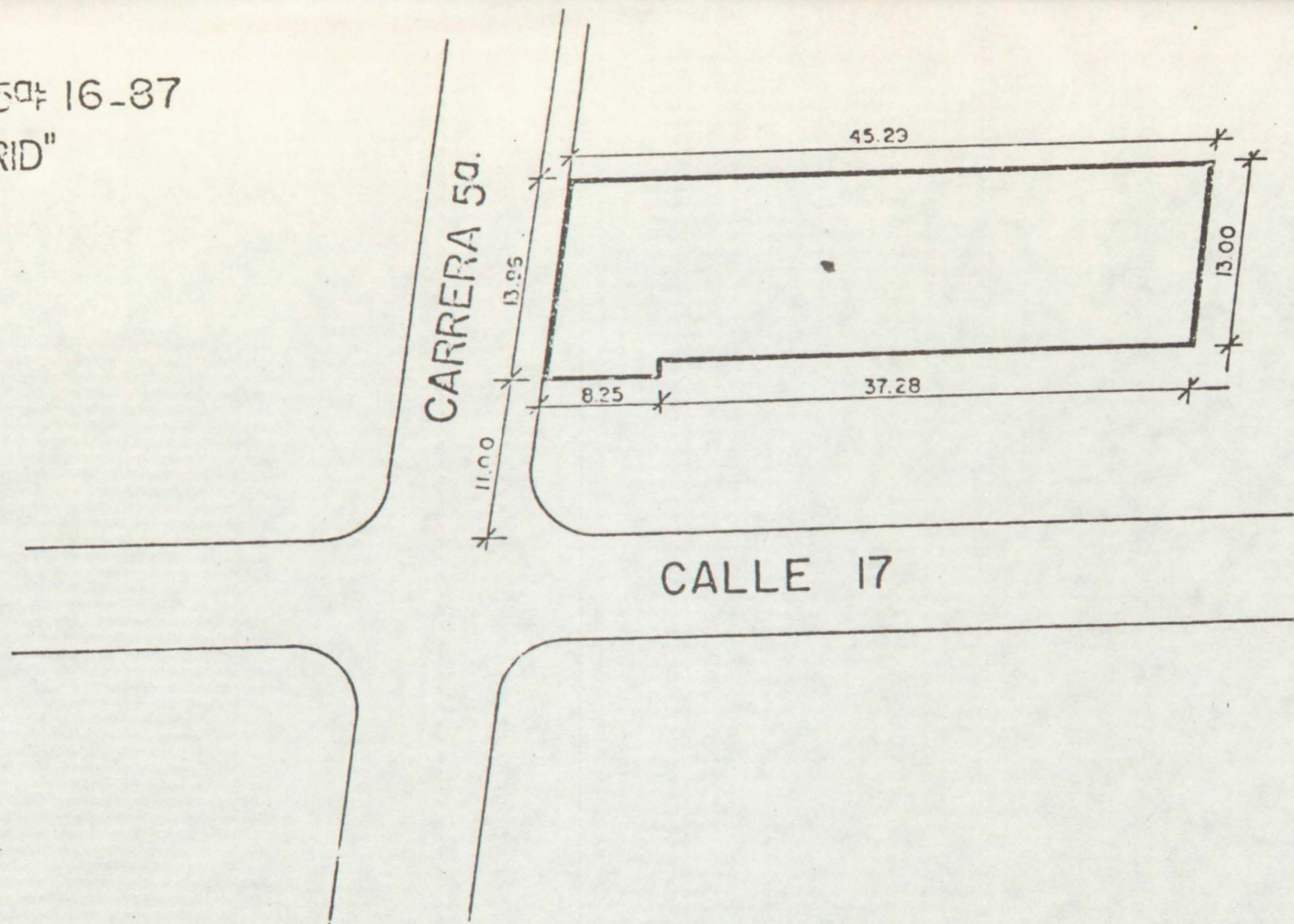
Este lote debe descartarse como prototipo para el programa de edificios de parqueaderos públicos. El desarrollo de un proyecto rentable debe centrarse en el planteamiento de locales en los primeros pisos y de oficinas en los pisos superiores.

D CARRERA 5ª 16-37

AMPER MADRID"

12.

98.19



PLANO N° 10

IO ACTUAL: Gobernacion de Cundinamarca.

ONTRATO:

SUAL:

2. Lote Tres Esquinas : Avenida Caracas con calle 1a.

Características Físicas. (Plano N° 11).

Area : 8400 mt² aproximadamente.
Dimensiones: 62.40 mts. sobre Avenida Caracas.
109.30 mts. sobre Avenida 1a.
80 mts. sobre transversal 17.
Estado : Se encuentra libre de construcciones significativas y se utiliza parcialmente como taller de mecánica de la Beneficencia.

Características Normativas.

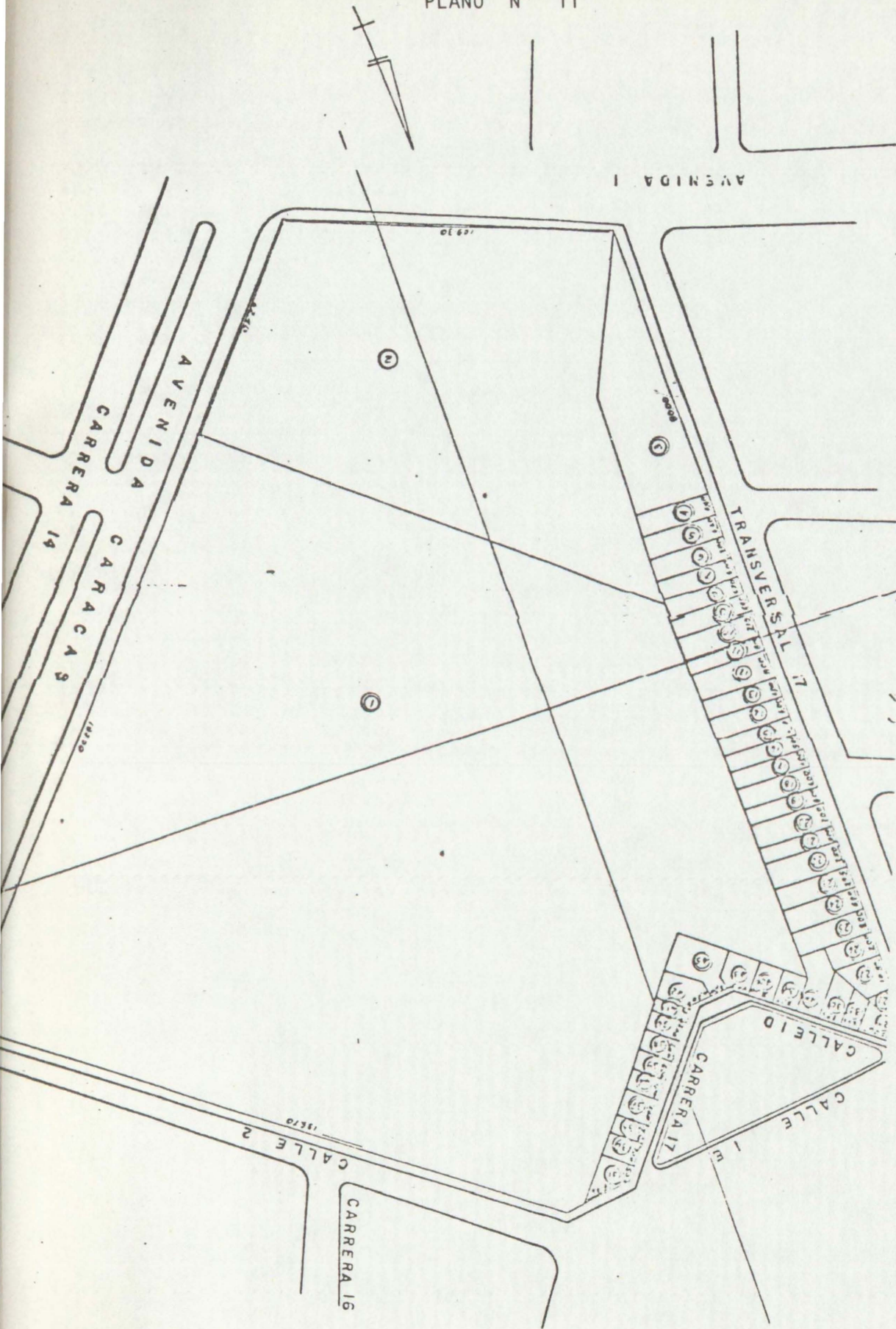
Zonificación : Area de actividad múltiple.
Usos permitidos : Comercio, oficinas, vivienda, instituciones, entre otros.
Altura : Libre, como resultado del proyecto arquitectónico.
Afectación : El predio está afectado en un 10% por el proyecto de ampliación de la Avenida 1a.

Observaciones.

- El predio se halla localizado en un sector de alta dinámica hospitalaria e institucional.
- Su localización sobre vías arteriales y su cercanía al centro tradicional lo hacen atractivo para desarrollar un proyecto mixto de vivienda, centro comercial y edificio de parqueaderos.
- Debería considerarse el desarrollo de un proyecto mixto por etapas.

Recomendación.

Se debería abrir un concurso arquitectónico que permita concebir un proyecto integral y la identificación de etapas de desarrollo. El diseño y construcción de un edificio de parqueaderos, de manera ais-



lada no parece lo adecuado.

3. Lote Avenida Caracas a carrera 12 de calles 4a. y 5a.

Características Físicas. (Plano N° 12).

Area : 21.620 mt².
 Frente : 112 mt. (Avenida Caracas y Cra. 12)
 Fondo : 193 mt. (Calles 4a. y 5a.)
 Estado : Ocupado en un 100% por construcción en pésimo estado y de difícil remodelación. Se encuentra sin utilización alguna cerca del 80% de las construcciones.

Características Normativas.

Zonificación : Area de actividad múltiple.
 Usos permitidos : Comercio, oficinas, vivienda, instituciones, entre otros.
 Altura : Libre, como resultante del proyecto arquitectónico.
 Localización : Hace esquina con la Avenida Caracas y la futura Avenida de los Comuneros.

Observaciones.

- Se encuentra en sector de relativo deterioro pero en proceso de rehabilitación a mediano plazo, en razón del paso de la Avenida de los Comuneros sobre su costado norte.
- El tener frente sobre la Caracas le genera posibilidades de desarrollo inmediato de carácter rentable. Un proyecto mixto de vivienda, centro comercial y edificio de parqueaderos, en la parte occidental del lote debería considerarse.

193.00



193.00

112.00

112.00

CARRERA 12

03201-23

CL.4A

03201-23

03201-03

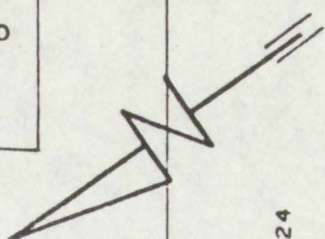
CRA.13

CALLE 4

03201-13

CRA.12

03201-24



CODIGOS

4-12

03201

Mz.

02

FECHA : 5 - 12 - 75

ESCALA : 1:1000

Mz : 02

Urb : Sta Barbara Cen'r

- No se encuentra conveniente consolidar el uso actual a través de la adecuación de las construcciones existentes.

Recomendaciones.

Se debería abrir un concurso arquitectónico para el desarrollo de un proyecto de usos mixtos cuya primera etapa podría construirse en la mitad del lote, en su parte occidental.

4. Lote Hotel Hilton. Calle 32 y 31A con carrera 6a.

Características Físicas. (Plano N° 13).

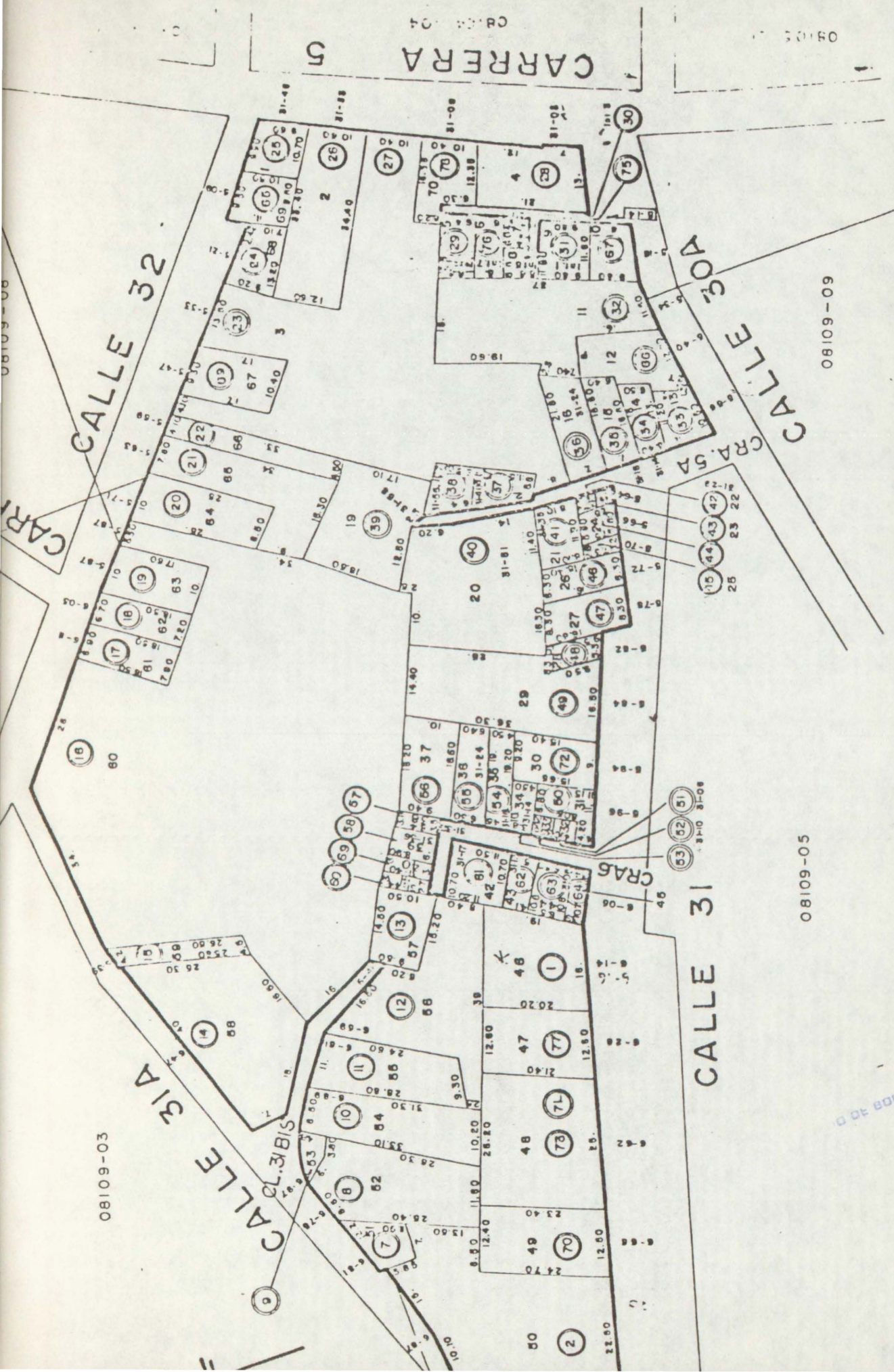
Area total : 4.257 mt²

Dimensiones: 29 mt. (sobre Calle 32)
 38 mt. (sobre Calle 31 A)
 88 mt. (sobre Calle 31 Bis y predios varios).
 54.35 (sobre predios al oriente).

Estado : Se trata de un predio irregular en forma y linderos en razón al manzaneo del sector y a que no ha sido posible compra del predio que la completarían y facilitarían su desarrollo. El predio se halla prácticamente libre y sin destinación específica.

Observaciones.

- El sector es uno de los de mayor dinámica en el área central y uno de los mayores déficits de parqueo.
- Con la nueva Avenida Circunvalar, su localización es óptima para los vehículos que acceden por esa vía.
- Las dimensiones del lote permiten plantear soluciones técnicas adecuadas para edificios de parqueaderos públicos.



FECHA : 10-XI-76

ESCALA : 1:1.000

M Z

CODIGOS

- Dada las características del sector y del lote se debería complementar el uso de parqueaderos con el de locales comerciales y/o oficinas.

Recomendación.

Se considera que este lote es, el que por localización y características, presenta mayor atractivo para un desarrollo técnico y rentable inmediato. Se debería abrir un concurso, público o privado, que permita proyectar un desarrollo integral, tomando en cuenta los parqueaderos que darán al servicio la torre adicional del Hotel Hilton y el Proyecto de la Carrera 7a. con calle 29.

5. Otros lotes propiedad de la Beneficencia.

a. Calle 17 N° 4-88

Area aproximada :	800 mts.2
Frente :	16 mts.
Fondo :	50 mts.

b. Calle 14 N° 4-70

Area aproximada :	1.000 mts.2
Frente :	20 mts.
Fondo :	50 mts.

Observaciones.

- Las dimensiones y áreas exactas de los lotes están por precisar.
- Los dos lotes se hallan localizados en un sector de alta demanda de parqueo.
- Si bien ambos lotes son atractivos para el desarrollo de usos múltiples, el primero de ellos presenta características de localización superiores a las del segundo.

- Los dos lotes se hallan libres de construcción, utilizados como parqueaderos e inmediatos a lotes en similares condiciones que de integrarse al proyecto permitiría el desarrollo de edificaciones de alta rentabilidad y positivo efecto de renovación.

C A P I T U L O V

LOTE CALLE 32 : PROPUESTA PRELIMINAR

LOTE CALLE 32 : PROPUESTA PRELIMINAR

1. Aspecto Técnico.

La propuesta contempla la construcción de un edificio de 5 a 7 niveles, como parte principal de un proyecto que integre una plazoleta de espacio público, locales comerciales y eventualmente una torre de oficinas o de vivienda. La composición de estos usos se definiría en el proceso de concertación que se inicie con la Administración Distrital, las instituciones financieras y turísticas presentes en el sector y la Beneficencia de Cundinamarca, con base en análisis de mercado y de rentabilidad del proyecto.

El desarrollo del edificio de parqueaderos podría pensarse sobre una dimensión inicial de 32 X 32 mts. (1.024 m²) o sobre una dimensión de 32 X 64 mts. (2.048 m²), localizada sobre el costado sur-oriental del predio. Estas dimensiones son favorables al logro recomendable de 25 m². por cupo de parqueo y permitirían una capacidad de 286 y 584 cupos respectivamente.

Urbanísticamente el proyecto podría tener en cuenta e integrar fácilmente los flujos vehiculares y peatonales previstos para el sector y generaría un impacto altamente beneficioso sobre la rehabilitación del área aledaña.

En los planos 14 y 15 se señalan algunas consideraciones urbanístico-arquitectónicas del proyecto.

2. Aspectos Económico-financieros.

El éxito económico del proyecto, podría basarse sobre la identificación de recursos cuyo costo financiero sea bajo y sobre la mez -

cla de usos que aseguren que alguno de ellos, el comercial por ejemplo, compensen la baja rentabilidad que pudiese tener la inversión en el edificio de parqueaderos.

Consumidores potenciales que podrían vincularse al proyecto podrían constituir los siguientes : entidades comerciales, institucionales y turísticas existentes hoy en día, con déficit en su disponibilidad de parqueos, propietarios con intención de remodelar sus edificaciones a usos más rentables pero que no pueden resolver adecuadamente en su propio predio, el número de parqueos que haga atractiva comercialmente la remodelación, inversionistas en nuevas edificaciones que se vean obligados a pagar al Fondo de Estacionamientos del IDU al no poder cumplir con el número de parqueos exigido por la norma.

Los anteriores compradores al tener un objetivo económico prioritario, diferente a la inversión en parqueos, estarían dispuestos a vincularse al proyecto para garantizar la rentabilidad de su proyecto principal, antes que para obtener una ganancia adicional. (Cuadro N° 2).

3. Aspecto Administrativo.

El desarrollo de este tipo de proyectos se basaría sobre la disponibilidad de la Cámara de Comercio de Bogotá para preparar los proyectos técnicos, promover y publicitar el proyecto, vincular inversionistas y organizar las ventas. El proyecto se realizaría bajo la modalidad de cuentas en participación.

CARRERA

7

ESQUEMA DE REFERENCIA

ELABORO: JAIME RODRIGUEZ AZUERO

PLANO N° 14

08109-03

CALLE 31A

CALLE 32

CARRERA 5

CB.C4-04

08109-01

CALLE 31

08109-05

CALLE 30A

08109-09

CODIGOS

Mz

D30-5

04

FECHA : 10-XI-76

ESCALA : 1:1.000

Mz : 04

Urb : SAN MARTIN

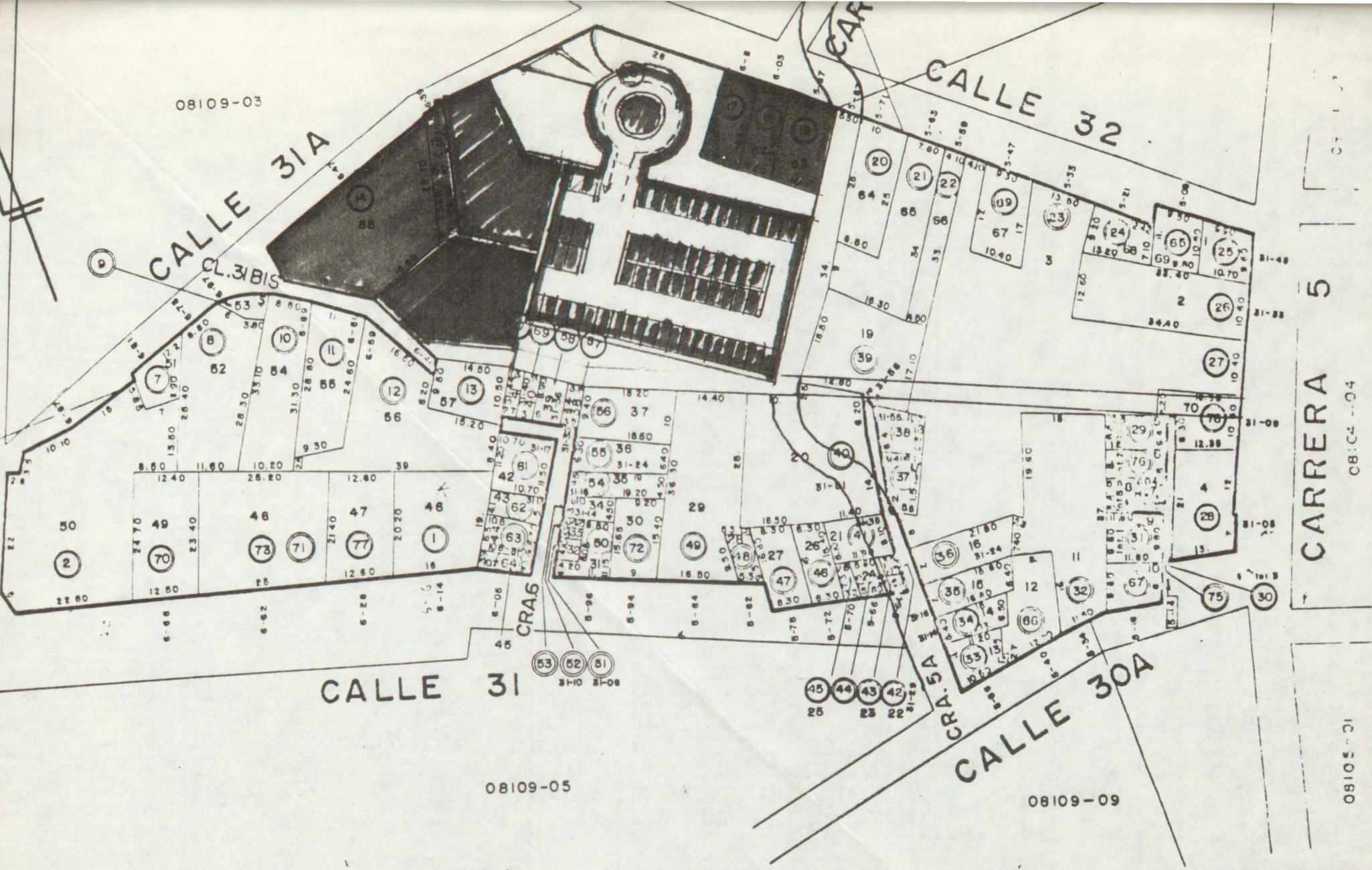
Canaria de Comercio de Bogotá
C.I.E.B.
BIBLIOTECA
Gente de la historia - contenido - folio de copia

CARRERA 7

ESQUEMA DE REFERENCIA

ELABORO: JAIME RODRIGUEZ AZUERO

PLANO N° 15



G.	CODIGOS		Mz
D.	RIDE.	C.	04
		D30-5	

FECHA	: 10-XI-76
ESCALA	: 1:1.000
Mz	: 04
Urb	: SAN MARTIN

CUADRO N° 2

COSTOS DE CONSTRUCCION - EDIFICIOS DE PARQUEADEROS EN ALTURA

A. - DATOS TECNICOS	H1	H2
Dimensión Lote	32 x 32 m.	32 x 32 m.
Area Lote	1.024 m2	1.024 m2
N° Niveles	5	7
Area Construída	5.120	7.168
M2/ Cupo Estacionamiento	25 m2	25 m2
Capacidad	204	286
B. - COSTOS POR CUPO DE PARQUEO : Cifras de referencia		
Costos Directos		
Estructura (58.2%)	\$15.000 m2	76.800.000 107.520.000
Otros (41.8%)	10.500 m2	53.760.000 75.264.000
Subtotal		130.560.000 182.784.000
Costos Indirectos	25% c.d.	32.640.000 45.696.000
Subtotal		163.200.000 228.480.000
Gastos Imprevistos	15%	24.480.000 34.272.000
Gastos Financieros	18%	29.380.000 41.126.000
Costo Total		217.056.000 303.878.000
Costo Construcción x m2	42.394	
Costo del Terreno	25.000 m2	25.600.000 25.600.000
Costo del Proyecto		242.656.000 329.478.000
Costo x cupo parqueo	(con suelo)	1'189.500 1'152.022
Costo x cupo parqueo	(sin suelo)	1'064.000 1'064.000

ELABORO : JAIME RODRIGUEZ AZUERO

INTERESADO

D. A. P. D.

DECRETO N° 1316 de 1984

CON EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE ESTRUCTURA
DE MALLA VIAL DEL SECTOR DE SAN MARTIN

[Signature]

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ

[Signature]

DIRECTOR D. A. P. D.

ESCALA:

1:1.000

FECHA: PLAN N°

VI-5/84

1

03

CALLE 33

CONVENCIONES

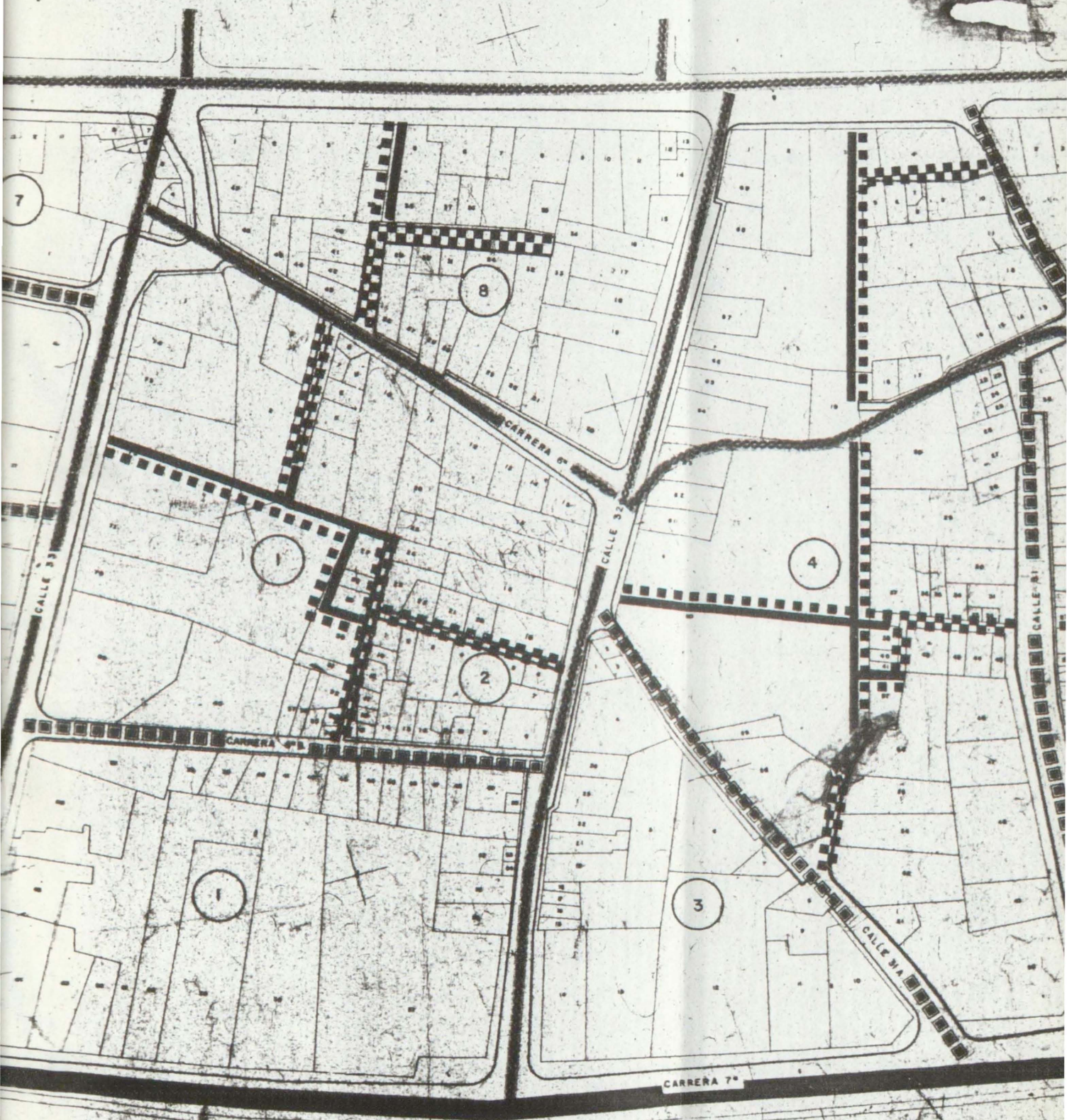
MALLA VIAL ARTERIAL

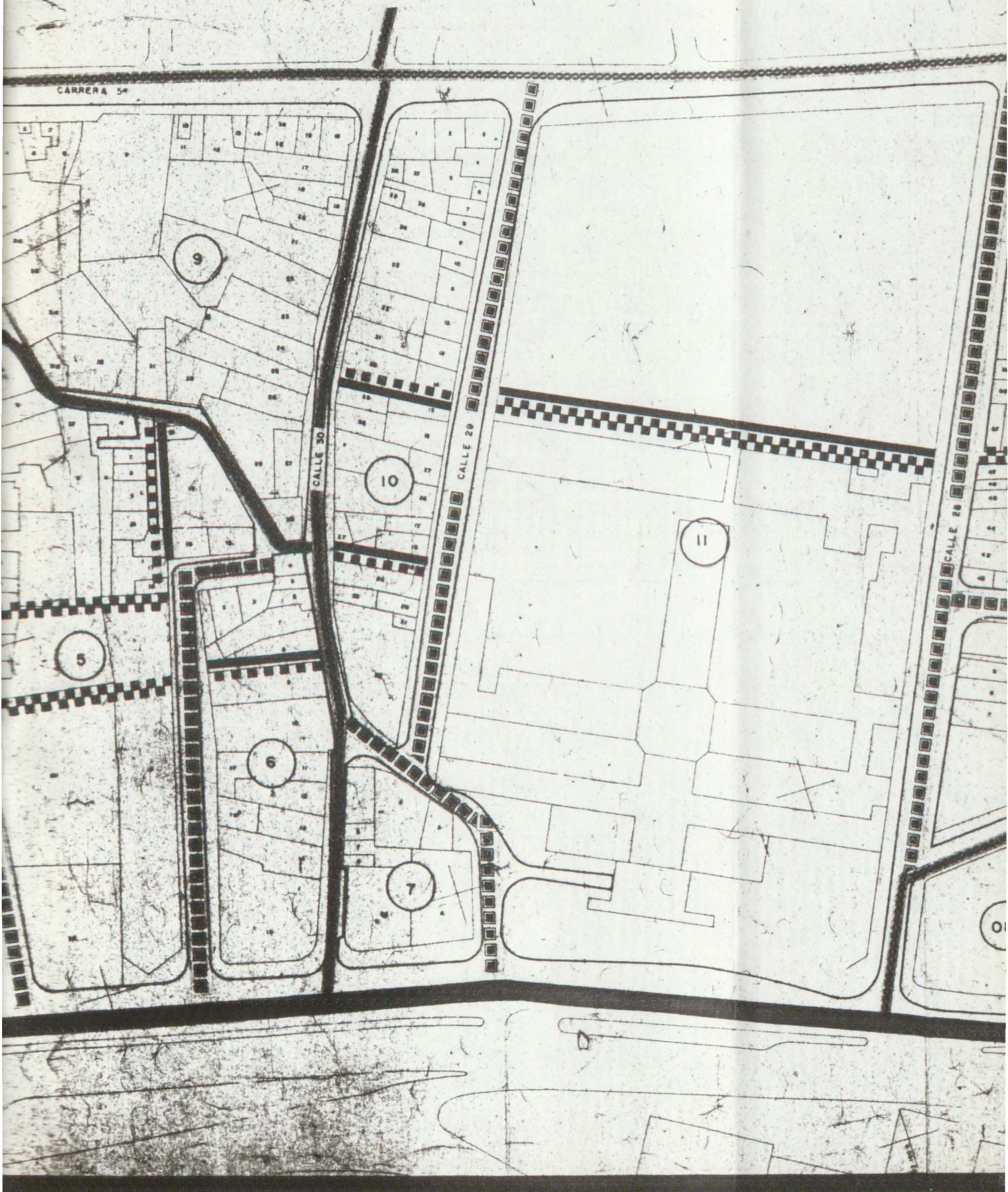
MALLA VIAL LOCAL PRINCIPAL

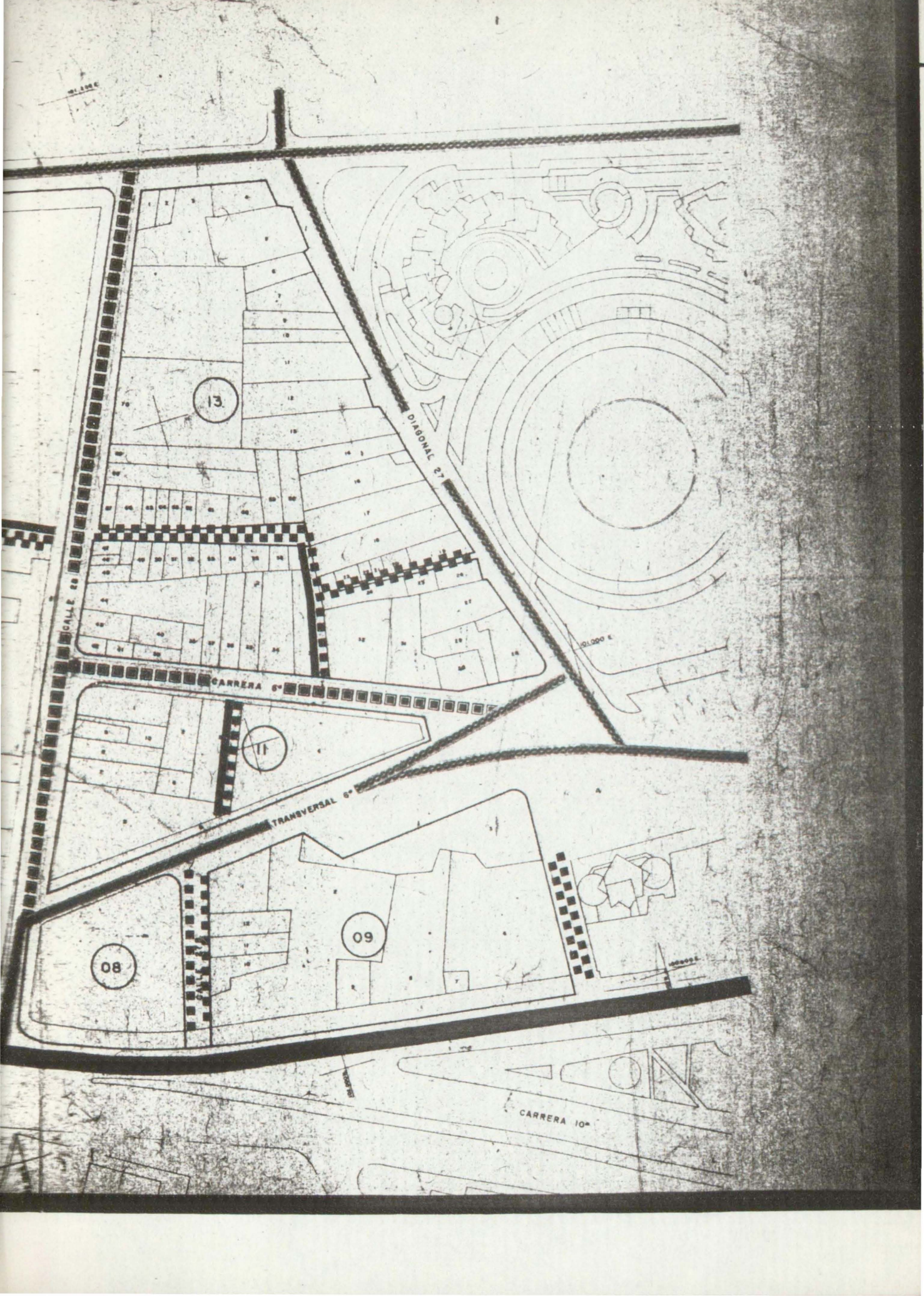
MALLA VIAL LOCAL SECUNDARIA

MALLA VIAL PEATONAL EXISTENTE

MALLA VIAL PEATONAL POR CONSOLIDAR Y CONSTRUIR









FECHA DE VENCIMIENTO

СІЕВ